



国家名片

— 高铁背后的故事 —

冷梦◎著

拨开舆论喧嚣，还原真实的中国高铁发展史。

层层垂帘般的幕后故事，既有几代高铁人的情感穿越，
更有几代中国高铁人的心灵震撼。

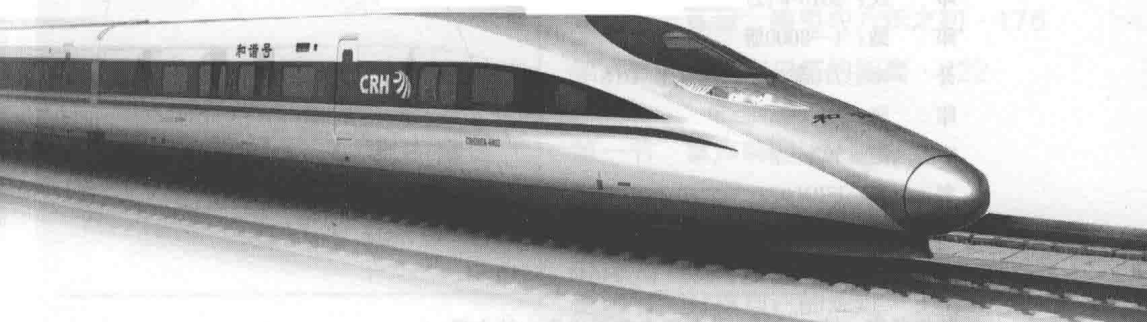
人民东方出版传媒

 东方出版社

国家名片

— 高铁背后的故事 —

冷梦◎著



人民东方出版传媒
东方出版社

图书在版编目(CIP)数据

国家名片: 高铁背后的故事 / 冷梦 著. — 北京: 东方出版社, 2016.10

ISBN 978-7-5060-9321-7

I. ①国… II. ①冷… III. ①纪实文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第268625号

国家名片: 高铁背后的故事

(GUOJIA MINGPIAN: GAOTIE BEIHOU DE GUSHI)

作 者: 冷 梦

责任编辑: 贺 方

出 版: 东方出版社

发 行: 人民东方出版传媒有限公司

地 址: 北京市东城区东四十条113号

邮政编码: 100007

印 刷: 三河市金泰源印务有限公司

版 次: 2016年12月第1版

印 次: 2016年12月第1次印刷

印 数: 1—8000册

开 本: 710毫米×1000毫米 1/16

印 张: 27

字 数: 393千字

书 号: ISBN 978-7-5060-9321-7

定 价: 49.00元

发行电话: (010) 85924663 85924644 85924641

版权所有, 违者必究 本书观点并不代表本社立场

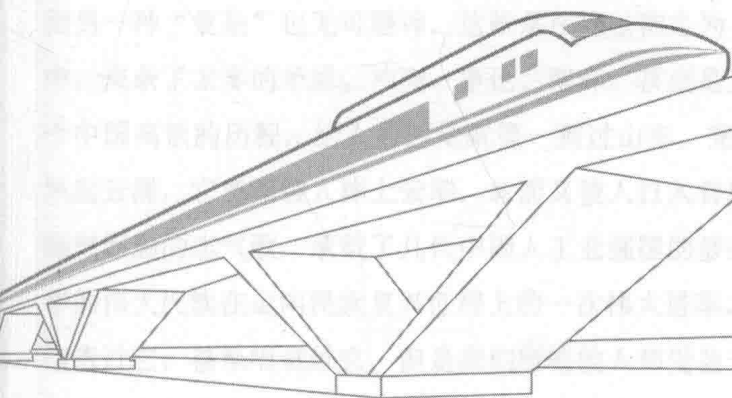
如有印装质量问题, 请拨打电话: (010) 85924602 85924603

引子

高铁什么样呢？只要谈及高铁便没有不激动的。

有人对我说过这样的话。

“支几百万人的从业队伍，涉及铁路车辆、通讯信号、铁道工程建设、供电系统、调度指挥等几大系统，每一个大系统下面加又有许多子系统，子系统下面又有许多分支，没有人能够包罗万象地讲清楚一个普通中国百姓的完整故事。但另一种‘轰动’也无可否认，那就是为‘高铁建设’把中国志气鼓舞起来了。五年的不懈，可也创造了中国高铁建设的历史。”



有人说，它是一首令人热血沸腾的赞歌。有人说，它是一个国家实力的象征。有人说，它是一个国家现代化的标志。有人说，它是一个国家综合国力的体现。有人说，它是一个国家民族精神的象征。有人说，它是一个国家综合国力的体现。有人说，它是一个国家民族精神的象征。有人说，它是一个国家综合国力的体现。有人说，它是一个国家民族精神的象征。

……

……

高铁什么都复杂，只要涉及高铁就没有不复杂的。有人对我说过这样的话。

一支几百万人的从业队伍，涉及铁路车辆、通讯信号、铁道工程建设、供电系统、调度管理等几大系统。每一个大系统的下面又有许多子系统，子系统的下面又有许多分支。没有人能够包罗万象地写清楚一个有关中国高铁的完整故事。而另一种“复杂”也无可避讳。这就是在可以称之为“高铁风云”的中国高铁梦中，夹杂了太多的矛盾、冲突、争论、博弈，甚至是刀光剑影般利益的搏杀。整个中国高铁的历程，给人的感觉就像一列过山车，充满了起伏跌宕、波诡云谲、风起云涌，它忽而被人捧上云端，忽而又被人打入谷底。有人说，它是一首令人荡气回肠的志气歌，承载了几代中国人工业强国的梦想。有人说，它是一个叫中华的伟大民族在走向民族复兴征程上的一次伟大进军。有人否定过它，怀疑过它，指责过它，甚至唱衰过它，但是我们所有的人都受益于它——直到今天，我们必须说，我们为它骄傲。

换言之，当它成为一个国家名片的时候，它已经具有了某种精神符号的象征意义。它不再仅仅是条路，不再仅仅是辆车，也不再仅仅是一个高铁行业。这



其中有我们中国人的某种精神诉求、某种不甘和某种感天动地的精神气质与英雄气概。

它是什么？
我的笔墨想要追踪的就是它背后的故事。
一段传奇而真实的历史。
一个个鲜活的面容。
一个过了若干年以后还能让我们清晰记忆的中国高铁事业中可歌可泣的人和事。

.....



目录

引子

- 第一节 领袖的目光 · 1
- 第二节 海权与路权 · 6
- 第三节 京张、京张 · 11

第一章

- 第一节 梦开始的地方 · 17
- 第二节 “绿皮车”的记忆 · 28
- 第三节 从橘红到蓝白 · 34
- 第四节 时速 160 公里 · 45
- 第五节 蝶变时刻 · 57
- 第六节 一场悲剧引发的思考 · 63

第二章

- 第一节 火车拉来的城市 · 81
- 第二节 韶山初见星星火 · 104
- 第三节 给点阳光就灿烂 · 136
- 第四节 体验“生死时速” · 157
- 第五节 炼狱：魔鬼般六年之初 · 176
- 第六节 一层窗户纸的距离 · 222

第三章

- 第一节 掌声响起来 · 257
- 第二节 勇者无畏 · 281
- 第三节 独执牛耳 · 303
- 第四节 打破自己的炉灶 · 328
- 第五节 曼哈顿计划 · 362
- 第六节 摘取皇冠上的明珠 · 382

后记 · 419

第一节

领袖的目光

故事的开始是2015年7月底的一天，炎炎夏日，我在北京的一家宾馆里和一位久未见面的朋友聊天。朋友是北大才子，又供职在新闻出版广电总局，当我谈及写作高铁作品的诸多苦恼时，朋友笑了，紧接着连说三个字：

“好，好，好！”

朋友击节叹息，作为诗人，他顿时两眼放光，神采飞扬。

他认为，这部作品不仅值得写，而且可能是我这一生写作生涯里一个最为重要、最有价值和最具有现实意义和深远历史意义的作品。

何以见得？

我问。

他说，因为高铁走出国门，走向世界，关系我国的“大国战略”。



大国战略？

“对，不错，这部作品恰恰触摸到了我们所处的‘时代脉搏’。”

朋友说。

又是大国战略又是时代脉搏，朋友，你到底想说些什么？

朋友说：“好吧，那么我问你，历史上中国最强大的时候是什么时期？我认为，就是半游牧和半农耕时期，或者说，是草原上的游牧文明和中原的黄土文明相互融合在一起的时候。这个时期，是中国版图最大的时期。比如汉唐、元代、清朝。这几个时期之所以国运昌盛，原因无一例外地就是当时中国有一条通往世界的‘商道’。或者说，中国就处在世界的‘商道’上。汉唐有一条著名的‘丝绸之路’，从西域通往西亚、中亚、东亚乃至于到达当时的波斯、古罗马；元代的时候，元帝国本身就是马背上的民族蒙古人建立起来的国家，元帝国的版图包括今天的蒙古国和内蒙古，从而从山西太原伸出去一条连接欧亚大陆的通道；清朝时期，清军入关走的是一条从东北到北京的路线，如今被俄罗斯占领的海参崴那个时候还属于中国，所以，通往黑海的商道也还是畅通的。等到近代，中国没有了丝绸之路，没有了从外蒙或者从海参崴通往世界的‘商道’，中国也就逐渐地衰落了下去。”

然而高铁也许将成为在几百年后改变中国命运和国运、改变世界政治经济格局和撬动整个世界历史发展大变局的一根魔棒，或者一个神奇的阿基米德支点！

公元前三世纪当人类还在婴儿时期，古希腊的科学家阿基米德说过这句话：“给我一个支点，我将撬动地球。”

阿基米德用这句话来表述杠杆原理的巨大力量。

高铁，或许就是命中注定上天赐给中国的一个“支点”？

接着朋友一口气告诉了我三条新闻。第一条直接和高铁有关，而第二条和第三条乍看起来似乎和高铁没有关系，但实际和高铁也有关系。第一条是关于中国国家主席习近平的，第二条是一条考古方面的新闻——法国将 32 件春秋时期金饰片无偿归还中国，第三条是关于中国申办冬奥会。



先说第一条新闻。

“总书记好！”“习大大我爱你！”2015年7月17日上午，中国高铁人热情激动的问候通过央视电波四处传递。当日上午，中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平走进中国中车长春轨道客车股份有限公司高速动车组制造车间，对在场的中国第一代高铁人说：“目前，高铁已经成为中国一张靓丽的名片！我这两年走了很多国家，大家谈到最多的就是高铁技术与合作。还有人说，我们国家的发展已经进入了‘高铁时代’。现在，我国正处于新‘四化’推进阶段，实现新型工业化，装备制造业要起中坚作用。高铁、动车组这方面你们是走在前面的，希望你们再接再厉，继续保持领先、领跑，继续勇攀高峰，带动装备制造业形成比学赶帮超的局面，这也是实现我们中华民族伟大复兴‘中国梦’的脚踏实地奋斗的足迹！”这一天，距离习大大2010年7月17日第一次走进中国中车（唐车公司）高铁车间，正好5周年。

这只是习大大与中国高铁人亲密接触的场景之一。高铁作为中国的外交名片，受到习大大的青睐，他不仅深入高铁制造车间看望慰问中国第一代高铁人，还在外事活动中经常推介中国高铁，大力推动中国高铁走出去。

新闻媒体整理出了一份并不完全的“习大大的高铁足迹”。说的是习近平在出国访问、参加国际会议、会见来访国际政要中，经常对外推荐中国高铁，甚至直接推动铁路出口订单的签订，推动中国高铁走向世界。具有代表性的事件有以下几件：

2014年7月，习近平访问巴西。中国、巴西、秘鲁三国就开展连接大西洋和太平洋的“两洋铁路”合作共同发表声明，中巴双方签署加强铁路合作备忘录。2014年11月，中秘签署了一项关于对“两洋铁路”项目进行可行性研究的备忘录。随后，习近平与巴西总统罗塞夫在二十国集团领导人峰会期间举行双边会谈时强调，我们要再接再厉，推动合作取得更多成果，促进贸易便利化自由化，推动巴方货运铁路、高铁、“两洋铁路”建设尽早取得实质进展。

2014年9月，习近平访问印度期间，中印双方签署了铁路合作备忘录和行



动计划，印方表示愿积极考虑与中方合作建设一条高速铁路。

2015年4月22日，习近平在雅加达会见印度尼西亚总统佐科。印尼希望扩大同中国各领域的合作，愿深入研究探讨中方“21世纪海上丝绸之路”构想和印尼新的发展战略给双方合作带来的契机，欢迎中方加大对印尼基础设施的投资。会见后，习近平和佐科见证了两国高速铁路项目合作文件的签署。

2015年5月8日至10日，习近平出席俄罗斯卫国战争胜利70周年庆典并与俄罗斯总统普京举行会晤。在此后的中俄联合声明中，双方确定将进一步扩大高铁、能源等投资合作规模。

2015年7月8日，习近平在乌法会见俄罗斯总统普京时说，我们商定将丝绸之路经济带建设同欧亚经济联盟建设对接，重点开展投资、金融、能源、高铁等基础设施建设、航空航天、远东开发等领域合作。两国政府有关部门正落实我们达成的一系列重要合作共识，一些新领域合作已经取得实实在在的成果。

……

21世纪海上丝绸之路。

丝绸之路经济带——合称“一路一带”。

俄罗斯的高铁。

印度的高铁。

巴西和秘鲁连接大西洋和太平洋的“两洋铁路”。

这就是中国领袖的深邃目光和战略布局。当你把这些信息综合起来，你有没有感觉到，这像是在下一盘很大的棋。而这个大棋盘上的棋子，就是中国的高铁！

这叫“大国战略”。

几乎与习大大的脚步同时，李克强总理在诸多出访期间也同样变身成了“高铁推销员”。在总理“推销”的许多高铁项目中，让人眼睛为之一亮的就是欧洲的一条战略性铁路项目——中欧陆海快线。同“两洋铁路”一样，“中欧陆海快线”同样是中国的一个大手笔。还在2013年李克强总理访问欧洲期间，中国、



匈牙利、塞尔维亚三国达成一项共识，将合作建设连接贝尔格莱德和布达佩斯的匈塞铁路，并成立联合工作组落实推进工作，力争在两年内建成一条符合欧盟标准、适合各方需求的现代化快速铁路。这条铁路当时被命名为“匈塞铁路”。“匈塞铁路”到了次年，即2014年又得到了“升级”。这年李克强总理访问塞尔维亚时，又和塞尔维亚、匈牙利、马其顿总理达成共识，一致同意将匈塞铁路延长并升级，打造“中欧陆海快线”。这条快线南起希腊比雷埃夫斯港，北至匈牙利布达佩斯，中途经过马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德，直接辐射人口3200多万，建成后将为中国对欧洲出口和欧洲商品输入中国开辟一条新的便捷线路。

而在俄罗斯，中俄高铁合作也已经进入了实质性阶段。2014年10月李克强总理访问俄罗斯期间，中俄两国总理商定，继续研究构建“中国（北京）—俄罗斯（莫斯科）”欧亚高速运输走廊，确保在优先实施770公里“莫斯科—喀山”高铁项目上开展全面合作。

看看这些，再看看世界版图。看看中国的周边环境 and 区域特征，中国的地缘政治与地缘经济，我们或许会明白些什么。走出去。中国需要走出去。走出去两手空空怎么走？你总得给别人——给你的朋友或者你想要搞好关系的国家与地区带来点什么？你有什么，别人又需要你什么？在外交领域里，乃至在人与人、国与国的关系相处中，有一条不变的至理名言，那就是没有永远的朋友，只有永远的利益。完全没有利益的关系是一个永远不可能存在的关系。而最好的朋友关系或国与国关系就是你能为它（他或她）带来其需要的东西。

予人玫瑰，手有余香。

中国能够给予别人的玫瑰，重要的一项就是中国高铁。

这也就是习总书记在考察中国中车长春轨道客车股份有限公司时所说的，包括高铁动车在内的中国高铁体现了中国制造业水平，在“走出去”和“一路一带”建设方面是“抢手货”，是一张靓丽的国家名片。



第二节

海权与路权

朋友让我看的另一条新闻：

早期秦文化考古项目——32件秦国金饰片——归国路。

大堡子山遗址位于甘肃礼县城东约13公里，因西边山头上清末时修筑的堡子而得名。《史记·封禅书》载：“秦襄公攻戎救周，始列为诸侯。秦襄公既侯，居西垂，自以为主少皞之神，作西畴，祠白帝。”早期秦人所居的西垂，即在甘肃东南的天水、陇南一带，而秦国早期都邑“西犬丘”“西新邑”等，就在礼县境内大堡子山一带。历史变迁，朝代更迭，秦文化的精髓伴随着遗址，静静躺在黄土山坡之下，无人打扰。平静在20世纪80年代末被打破。那时，附近村民在挖掘“龙骨”时，无意中发现了一些古代墓葬，吸引大批人来此盗墓。大批青铜器和金器被掘出墓葬，流失海外……

如今，它们终于“回家”。2015年7月20日，曾藏于法国吉美国立亚洲艺术博物馆的32片春秋时期秦人金饰片，在甘肃省博物馆完成了交接。同时，“大堡子山流失文物回归特展”拉开序幕，展览持续到10月31日。这是中法两国间首次通过协商合作，促成流失文物回归的成功案例。



一处先秦遗址墓葬里 32 件金饰片被成功追索回了中国，而且还是中法两国间在文物追索方面首次合作成功的案例。这当然具有新闻价值。可是，这 32 件金饰片和我们正在谈论的中国高铁、正在谈论的中国的大国战略又有什么关系？

朋友说，先别急，往下看。

据考古人员介绍，此次回归的金饰片可能的用途有二，一是棺饰，二是马的盔甲。丧葬的高规格说明大堡子山埋葬的并非寻常百姓，很可能是嬴姓宗祖等重要人物。由于当时中国以青铜器、玉器为身份象征，而中亚、西亚则是以黄金为身份象征。这些具有舶来色彩的金饰片证明秦人在西周、春秋时期就已经与中亚、西亚国家进行了商贸与文化交流。这种兼容并包也是秦人得以壮大的一个重要原因。

至此，我豁然开朗。这条考古新闻的重要性并不在于这些金饰片的“先秦属性”，而在于它们的来历，在于它们恰恰不属于“秦人之物”，而很可能属于“西域之物”。那么西亚、中亚的这些金饰品怎么会出现在秦始皇祖先的墓葬里！这才是朋友认为这条考古方面的新闻对我们正在讨论的问题的重要性之所在！对吧？

是的。

如果这样呢？

如果这样……我们四目对视，不约而同道：张骞！

好了，让我们来梳理一下。假如秦始皇祖先的墓葬里有了这些来自于西域的金饰片，那么，这很可能就是一个石破天惊的事件。历史将被改写。它将可能推翻我们的一个历史常识，这就是，西汉时期，汉武帝时期张骞通西域的时间将会提前到先秦时期。大约就是秦始皇的远祖秦庄公、襄公或文公时期。因为据报道，早在 20 世纪 90 年代考古学和历史学专家已一致确认：大堡子山古墓就是秦公墓，其墓主可能就是庄公、襄公或文公。

这真的是一个历史性的发现。张骞通西域的时间就是我国古代丝绸之路开辟的时间。在西安的西郊，矗立着一组石雕，那里就是张骞走向西域的起点，也是



丝绸之路的起点。而如今，如果先秦时期已经有了和西域的商贸往来的话，那么，丝绸之路的历史也就必然要被改写，丝绸之路的开通时间也必然会提前？提前到什么时候？提前到西周！有没有这种可能？当然！秦帝国的祖先同样是马背上的民族，据《史记·秦本记》记载，秦的祖先最初居住在“西犬丘”，后因牧马有功，被封地授侯，成为西周的附庸，得以建立秦国。32件金饰片被发现的地方正是秦祖先的发祥地“西犬丘”。

现在我们也也许就能够明白秦何以强大、何以横扫六国而统一天下？和古代几乎所有的大帝国一样，古罗马帝国、波斯帝国、马其顿帝国，冷兵器时代人们所拥有的交通工具、运兵工具即是马匹、战马。有了通商的路，走出去的路——我们称之为“丝绸之路”的一条通道，我们还必须有走出去的工具。在古代就是马匹，或者走在沙漠里的“沙漠之舟”——骆驼。

“丝绸之路”后来的陨落是一种必然。

原因就是海洋文明的到来。蓝色文明战胜了以农耕文化为特征的黄土文明——它的本质则是人类发展模式的变化：海权战胜了陆权。这件事发生在公元15世纪前后，以哥伦布发现美洲新大陆为历史的转折点。在此之前，人类社会一直以陆权为重。这是说，人类社会主要的活动场所发生在陆地上，谁拥有了陆地的霸权，谁也就拥有了世界的霸权。因此那个时代人类的主人是恺撒和汉尼拔。然而随着西方大航海时代的到来，改变了过去陆权主导人类社会的现实，在全球范围内海上贸易逐渐地取代陆上贸易。而欧洲人则通过发展与世界其他国家的海上贸易以及对其他国家的掠夺，迅速完成了原始积累，并于18世纪爆发工业革命。之后，在世界经济活动中，陆权一直从属于海权。这个时候，谁控制了海洋，谁就控制了世界。海上的霸主也就是人类的霸主，海上的强国也就是世界的强国。开始是西班牙、葡萄牙、荷兰，到大英帝国打败西班牙的无敌舰队，英国成为19世纪的日不落帝国，到了20世纪美国也是掌握了海洋霸权从而成为世界霸主……

这就是世界大格局。



15世纪以前，长达数千年的农耕社会，陆权一直占据着人类社会政治经济的核心。15世纪至今，人类社会近五六百年是海权霸权的时期。然而我们要问，海权和陆权的更迭，原因何在？

朋友目光炯炯地问我。

嗨，当然是经济的原因。经济的原因又是科学技术进步的原因。海上运输和陆地运输最根本的问题就是速度与载重的问题。谁跑得更快，谁运载量更大，谁更经济实惠，是马匹骆驼，抑或是后来陆地上跑着的火车汽车，还是海洋中乘风破浪的远洋货轮和远洋客轮？

想想，想想。

既然海权成为世界主导是由于海上贸易、海上运输的优势，那么当陆地运输、陆地贸易在运输的能力、运输安全、载客量和载重量、快捷与价格方面都赶上或超过海上运输的话，会带来什么？

朋友问。

“当然带来的是世界经济游戏规则的改变！”我说。

“好了，那么高铁呢？”

是的，不错，高速铁路技术的成熟，事实上给这一切提供了一个战略机会！

“推翻海权！”朋友说。500年一大变局。时机到了，海权独大的时代不敢说将一去不复返，但至少，由于高速铁路的出现与在世界范围的普及，陆权的回归正在日益变成现实。这样一来，高铁不仅正在改变世界大国博弈的格局，还将改变未来数百年人类社会的发展模式。那么，谁能把握住陆权回归的大势，谁就能把控世界发展的大势！“所幸，在我们中国铁路人的努力下，中国在21世纪抓住了这一战略机遇！”

朋友激扬道。

陆权的回归以及世界大势陆权与海权并重的格局，正好呼应了中国的“一带一路”建设的战略构想。“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”是一定要有一个或一些具体的载体来承载才能落到实处。就陆路而言，在中国的汉唐时



期靠的是马匹和骆驼，而到了近现代，靠的是铁路和公路。而铁路和公路中，搞国际贸易、国际运输毫无疑问主要是靠铁路。从前的铁路运输存在问题太多，包括前苏联和我国接壤的那些周边国家——哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等，他们的宽轨和我们的标轨就无法相连。我曾经在两国的边境处亲眼目睹了“通关”的难处，可不像《西游记》中的唐僧，让对方在他的通关文牒上加盖一个大印即可，不说通关手续的繁杂，单单一个在边境处的“换轨”就会让这样的国际贸易变得十分的困难。假如没有高铁，丝绸之路经济带的战略实施起来将会非常困难。甚至，以我看到的情形而言，几乎是一个不可能实现的事情。比如，开发丝绸之路经济带或者打通欧亚大陆桥也提出了许多年却基本停滞不前。如今不同了，中国高铁技术的成熟与进步，使得中国“走出去”的步伐有了一块坚实的土地，有了一种可资骄傲的资本。高铁就是高铁。高铁可以让国与国之间的贸易往来、经济交往变得如此快捷与舒服！

人们何尝不乐意呢？

这就是习主席所说的高铁在“一路一带”建设方面是“抢手货”。

